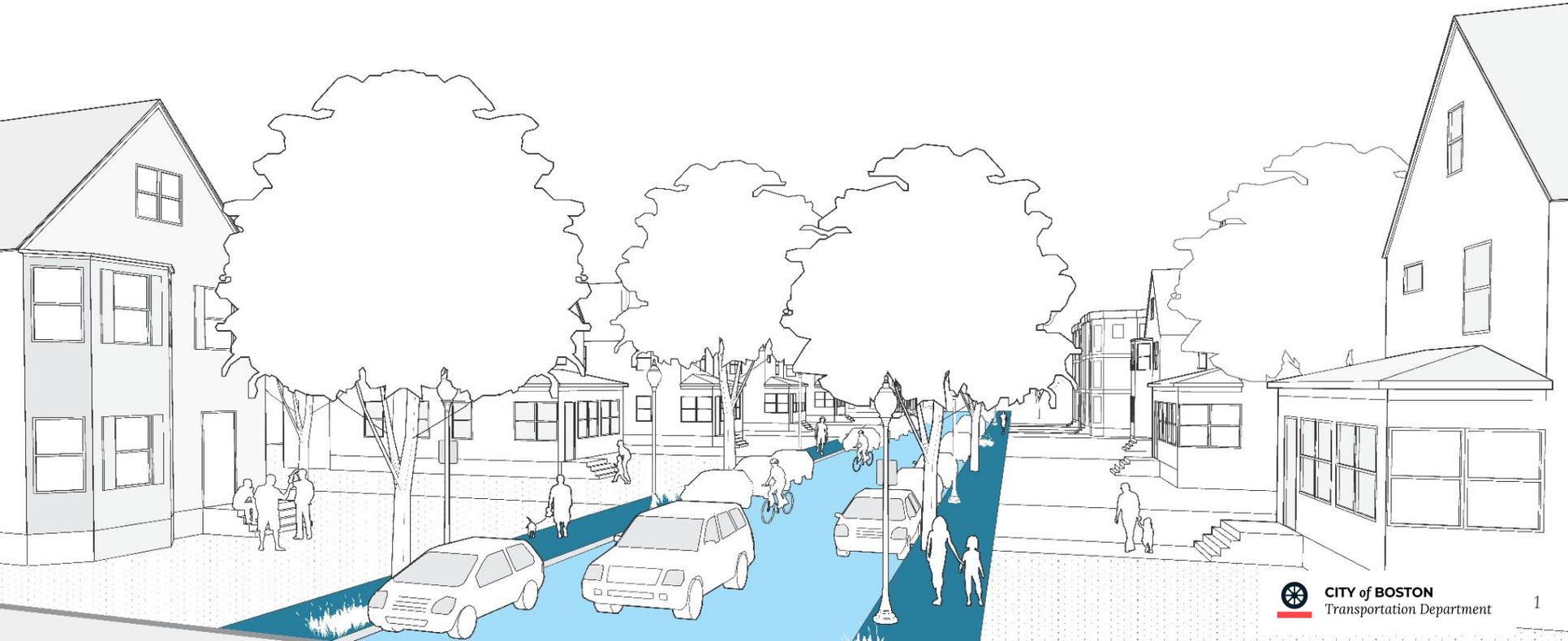


Bienvenidos a la Reunión Virtual del "Calle Moreland y Avenida Mount Pleasant"

La presentación comenzará en unos minutos



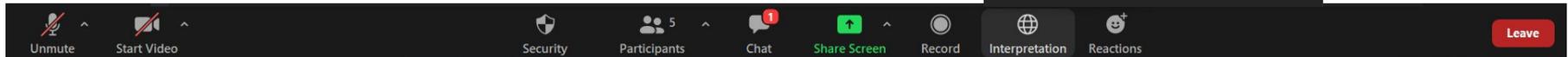
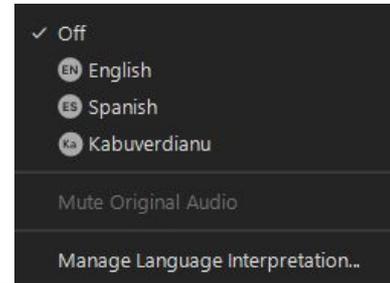
¡Bienvenidos!

English: For interpretation in Spanish

1. Go to control bar at the bottom of the screen and Click "Interpretation"
2. Next, click on the language that you would like to hear.
3. You now have access to the Spanish meeting.

Español: Para traducción en Español,

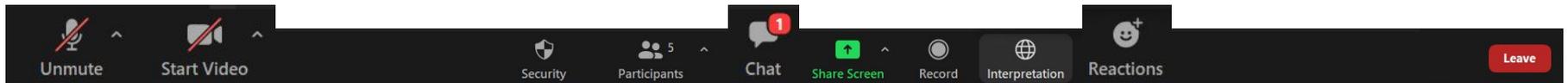
1. Vaya a la parte baja de la pantalla, en la barra horizontal, y presione la tecla "Interpretation".
2. Luego seleccione el idioma que desea escuchar.
3. Después de seleccionar, usted entrará a la reunión en el idioma "Español".



¡Bienvenidos!

Esta reunión **será grabada.**

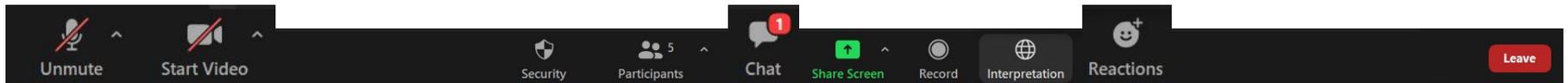
Actualice su nombre en Zoom para incluir su nombre y pronombres preferidos.



¡Bienvenidos!

Sus micrófonos están apagados al empezar. Tendrá que prenderlos para hablar. ¿Uniéndose por teléfono? Presione *6 para hablar.

Puede utilizar las opciones no verbales. Levante la mano o deje un mensaje en el chat si tiene alguna pregunta. Si está en el teléfono, utiliza *9 para levantar la mano.



Calles Lentas del Barrio

Calle Moreland y Avenida Mount Pleasant

10 de noviembre de 2021
via Zoom

¡Hola!



Hannah Fong (she/her)

Planner, Active Transportation
Boston Transportation Department
hannah.fong@boston.gov



Dan Merrow (he/him)

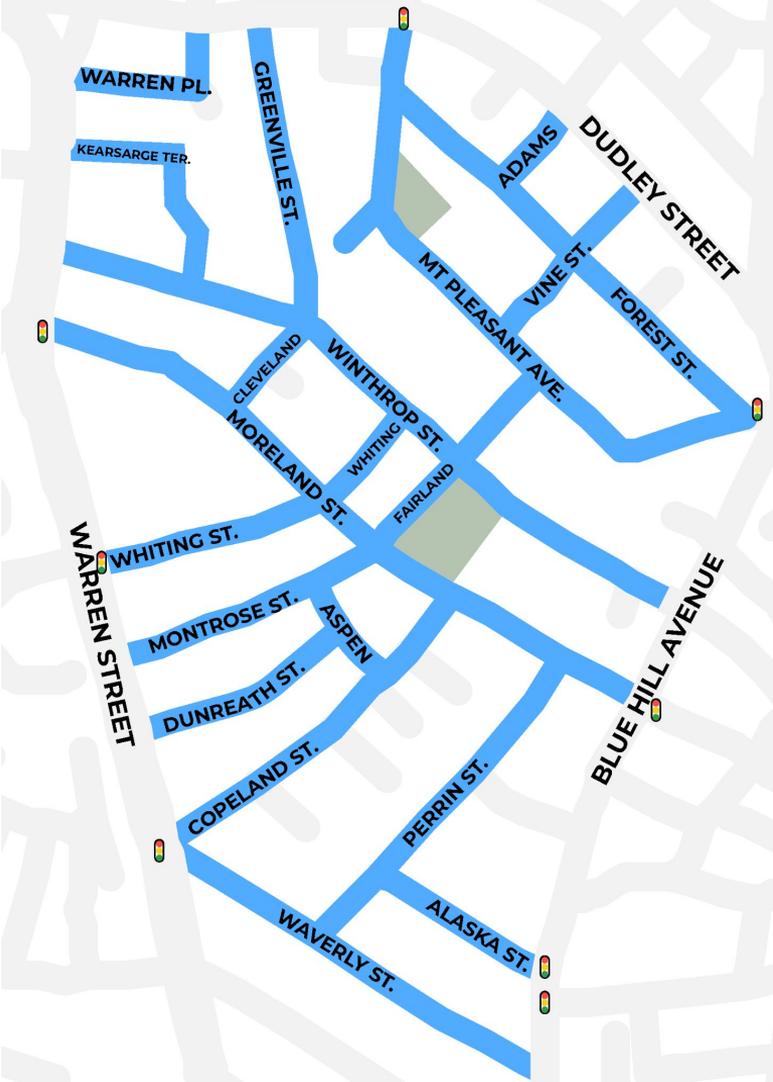
Sr. Engineer, Active Transportation
Boston Transportation Department
daniel.merrow@boston.gov



Stefanie Seskin (she/her)

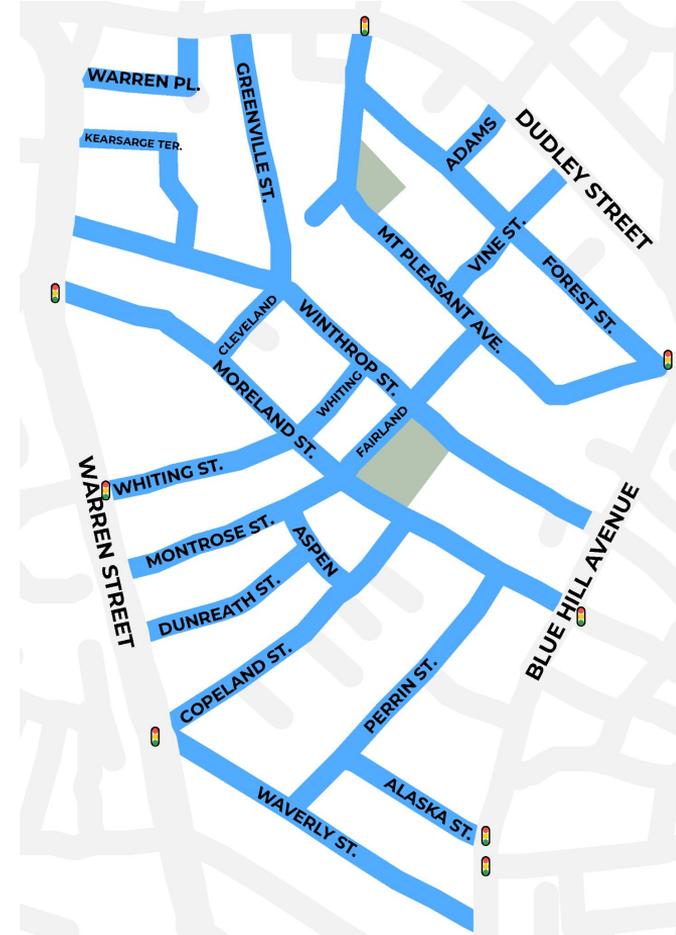
Active Transportation Director
Boston Transportation Department
stefanie.seskin@boston.gov

Zona de Calle Moreland y Avenida Mount Pleasant



Objetivo de la reunión de esta noche

- ▶ Repasar lo que hemos hecho hasta ahora
- ▶ Compartir lo que se puede esperar por la zona
- ▶ ¿Conceptos actualizados?
- ▶ Discutir los cambios de dirección de las calles (calle Perrin)
- ▶ Actualización acerca de los próximos pasos



¿Qué es Neighborhood Slow Streets (Calles Lentas del Barrio)?

- ▶ Centrarse en la seguridad en una red conectada de *pequeñas calles de barrios*
- ▶ Cambios de diseño construidos para *mejorar la seguridad y reducir la velocidad*
- ▶ Límite de velocidad publicado de **20 MPH**



Cómo planeamos el diseño

Involucrar a los residentes en la priorización de las **áreas de enfoque**

Dar prioridad a los peatones y ciclistas, los adultos mayores, los jóvenes, y a las personas con discapacidades

Reducir los choques que terminan en **lesiones graves o muertes**

How we heard from you:

POR CORREO

- ▶ carta y encuesta enviadas por correo a finales de agosto de 2020

ENCUESTA INTERACTIVA

- ▶ abierta hasta diciembre, publicada en inglés, español y criollo caboverdiano

TALLER AL AIRE LIBRE

- ▶ 12 de septiembre de 2020 en el Parque Gertrude Howes
- ▶ 3 de octubre de 2020 en el Parque Mount Pleasant

REUNIÓN VIRTUAL

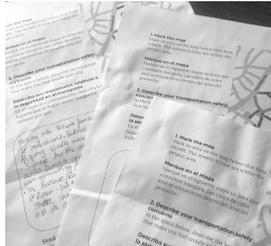
- ▶ 6 de mayo de 2021 por vía Zoom

COMENTARIOS ADICIONALES

- ▶ Formulario de comentarios en línea, llamadas telefónicas con usted y correos electrónicos con usted

Cómo le hemos escuchado

Sus cartas y comentarios



Nuestras observaciones



Conceptos de diseño

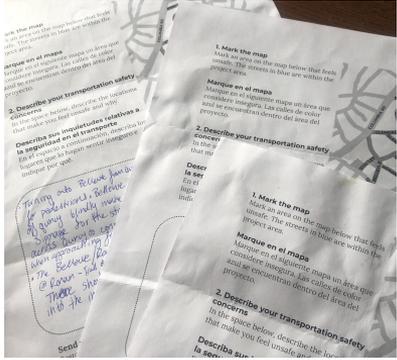


Compartimos estos conceptos en abril de 2021 y aceptamos comentarios a través del verano.

Conceptos de diseño



Sus cartas y comentarios



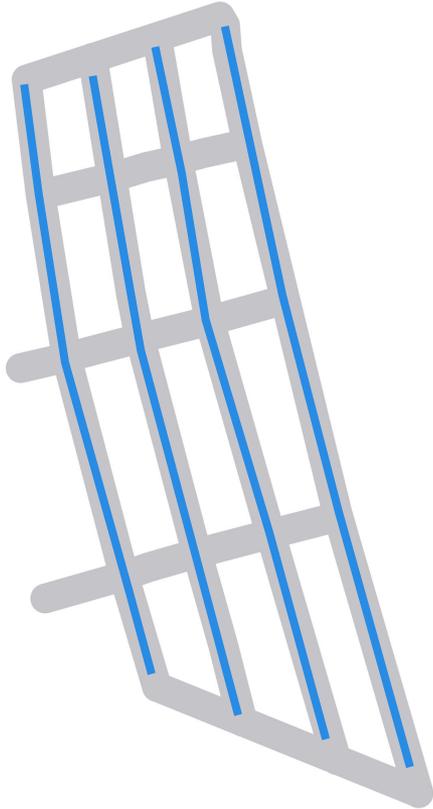
Repaso de la ingeniería



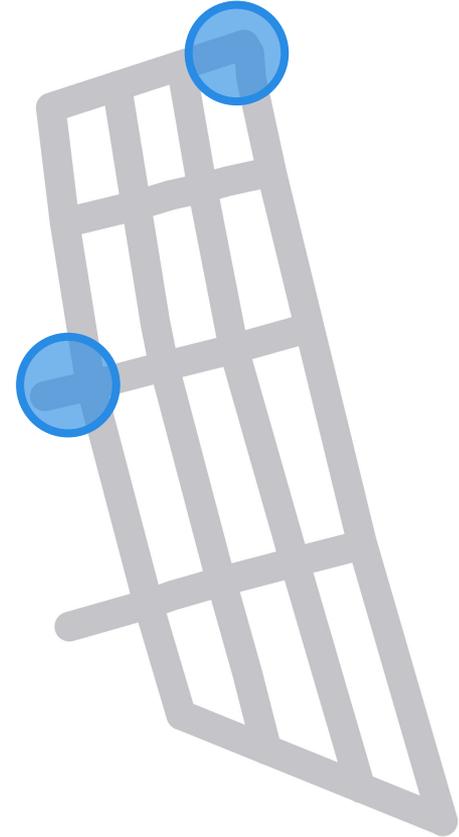
Diseño inicial



PREOCUPACIONES GENERALES



ÁREAS DE ENFOQUE



A blue-tinted photograph of a residential street. On the left, there is a row of multi-story houses with white siding and balconies. In the foreground, several cars are parked along the street. In the background, more houses are visible on a hillside under a cloudy sky. The text "EN TODA LA ZONA" is overlaid in the center in a bold, white, sans-serif font.

EN TODA LA ZONA

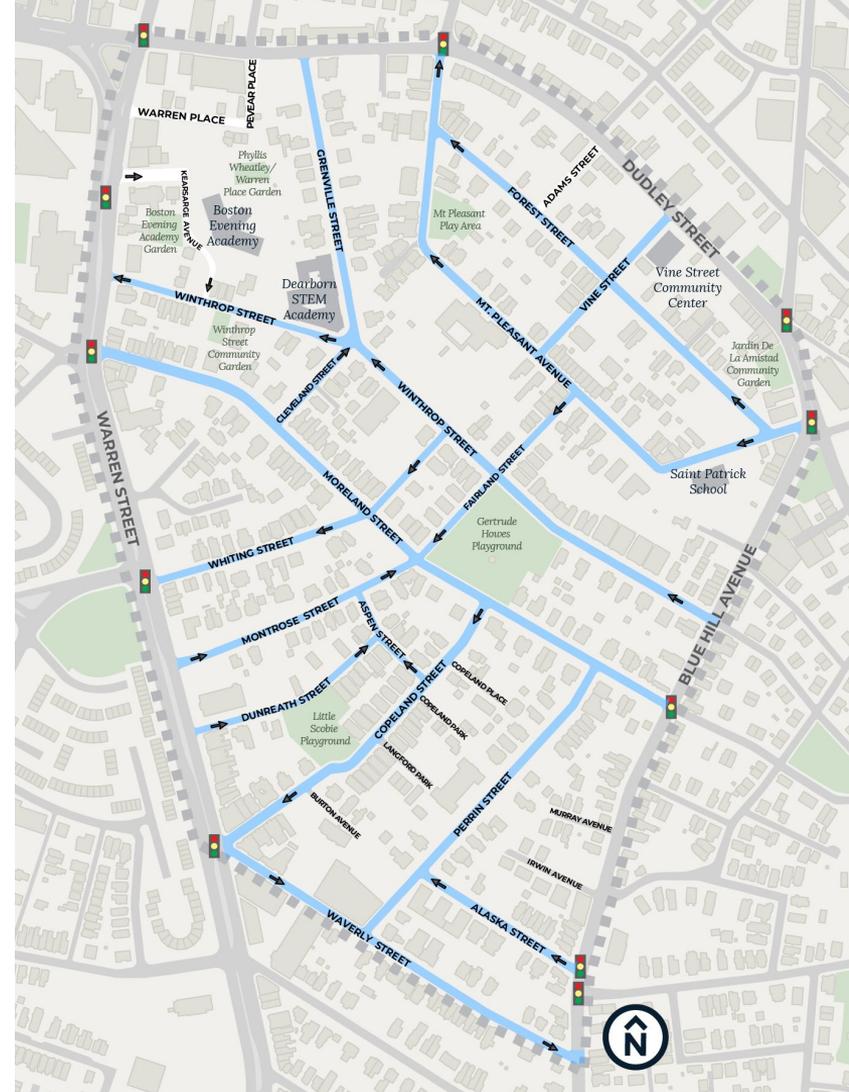
Señales y marcas de "entrada"

- ▶ Avisar la gente que está en una Zona Lenta
- ▶ Señales de 20 MPH
- ▶ Señalización complementaria de "20 MPH" en el pavimento



Añadir lomos de velocidad en muchas calles

- ▶ Cada 150' a 250'
- ▶ No en frente a las entradas de estacionamientos
- ▶ No hay impacto al estacionamiento



Los lomitos no son reductores de velocidad



¡SI! Conicidad gradual hacia arriba y hacia abajo, de 12 a 14 pies de largo



¡NO! Lomo abrupto y duro, de 3 a 4 pies de largo

Consideraciones en cuanto a los lomos

1. Colinas
2. Calles curvadas
3. Necesidades de emergencia



No podemos poner lomos en las secciones de calle empinadas.

Speed hump considerations

1. Colinas
2. **Calles curvadas**
3. Necesidades de emergencia



No podemos poner lomos en las curvas o cerca de ellas. Los conductores no podrán verlos a tiempo.

Speed hump considerations

1. Colinas
2. Calles curvadas
3. **Necesidades de emergencia**

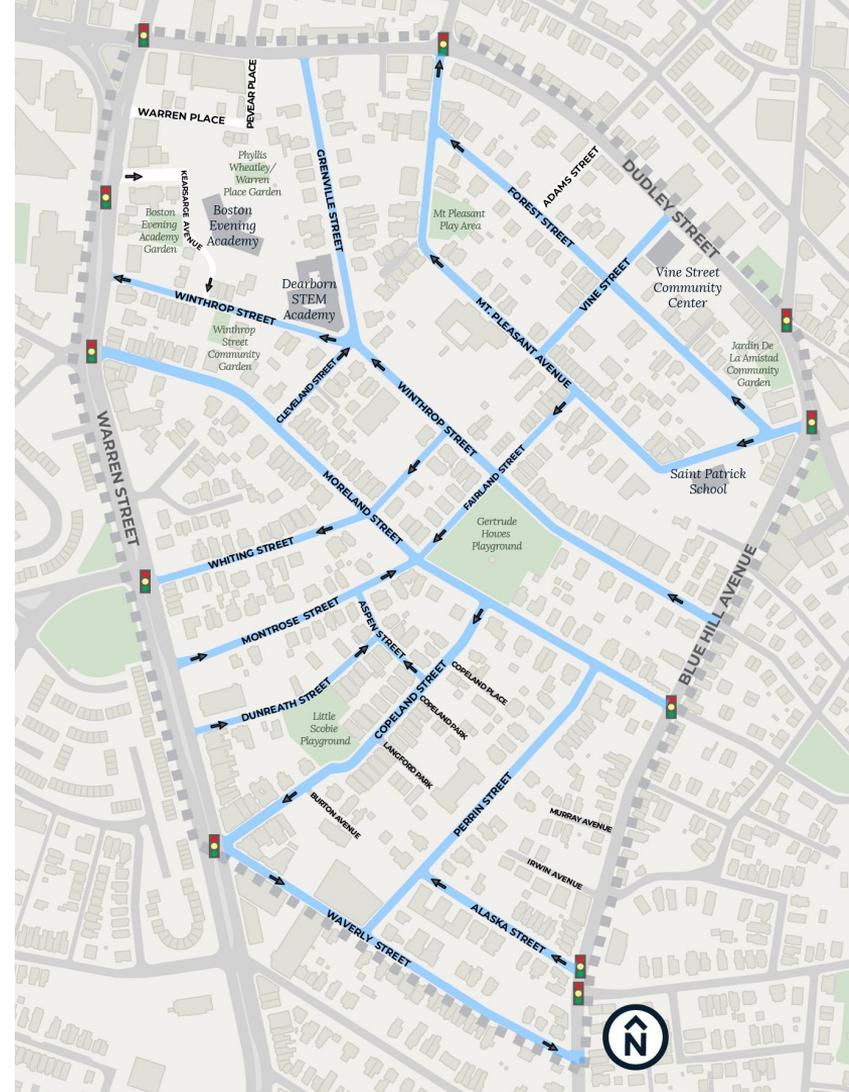


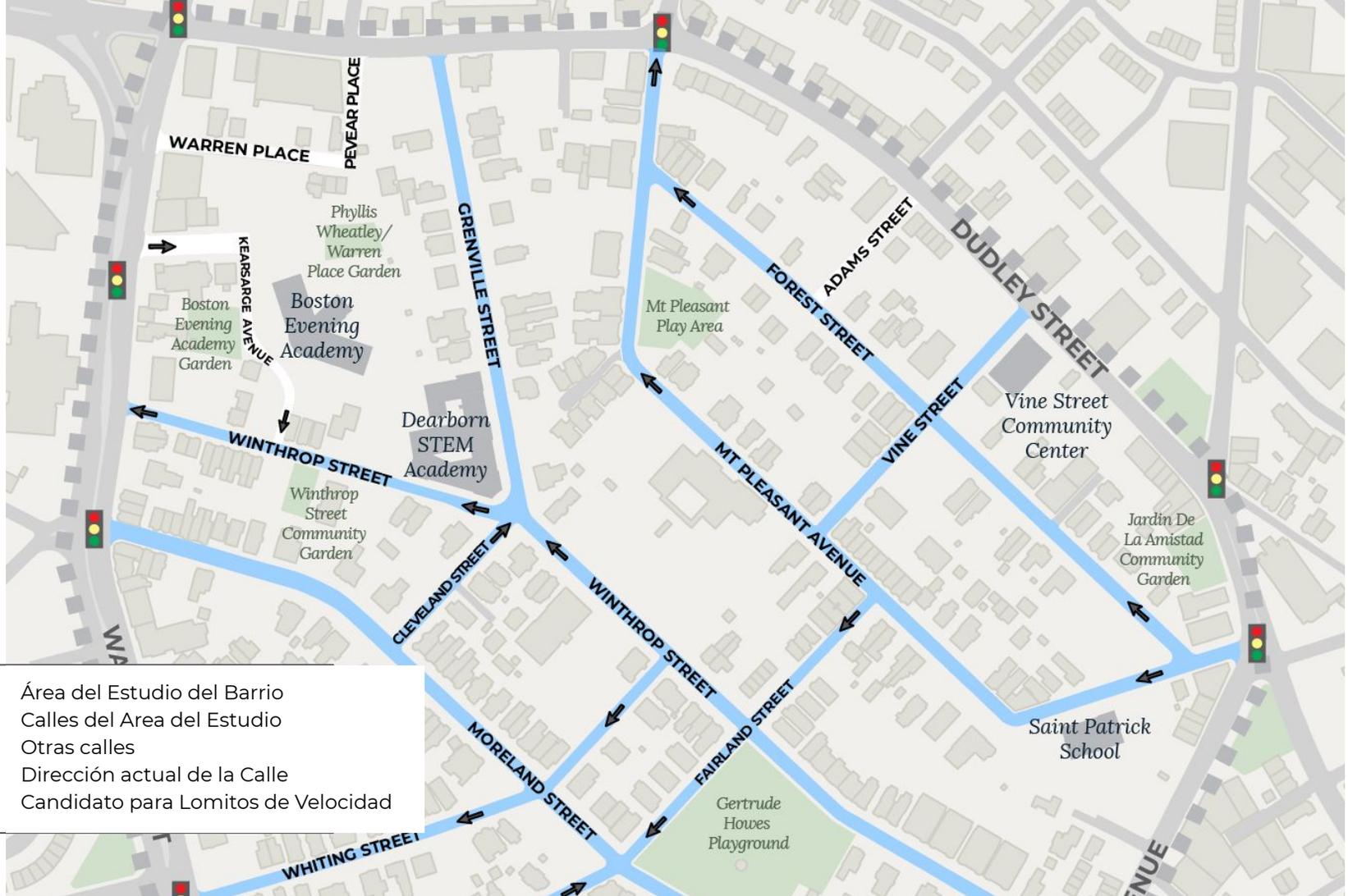
Seguimos las indicaciones de los servicios de emergencia para planificar el número de lomos que podemos construir.

Balancemos las necesidades diarias de seguridad con la minimización de los tiempos de respuesta.

Estamos considerando lomos en estas calles.

- ▶ Las áreas azules indican segmentos potenciales de lomos.
- ▶ Los segmentos en blanco no son elegibles para los lomos.
- ▶ Tras el proceso de repaso del diseño, es posible que no pongamos lomos en todas las calles.







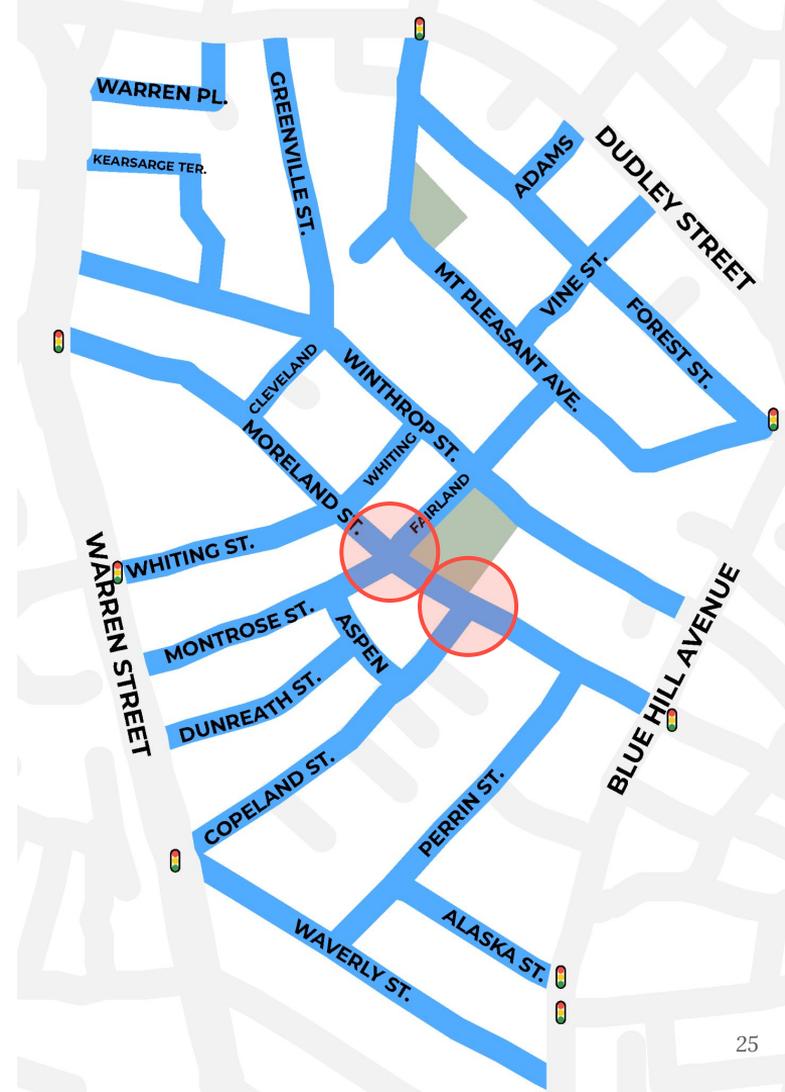
- ■ ■ Área del Estudio del Barrio
- ▭ Calles del Area del Estudio
- ▬ Otras calles
- ← Dirección actual de la Calle
- ▬ Candidato para Lomitos de Velocidad

A blue-tinted photograph of a residential street. On the left, several cars are parked along the curb. In the background, there are multi-story houses with gabled roofs and trees. On the right, there is a sidewalk and a fence with some greenery. The overall scene is bright and clear.

ÁREA DE ENFOQUE 1: CALLE MORELAND

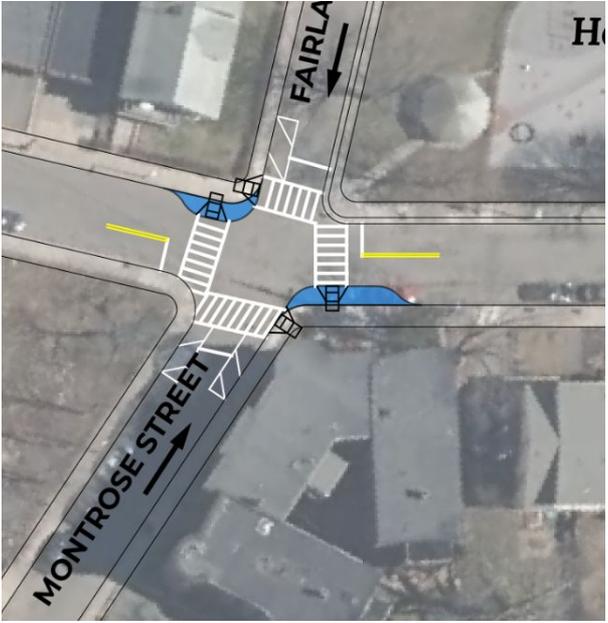
Nos enfocamos aquí porque:

- ▶ Nos ha dicho que no se siente seguro al cruzar la calle
- ▶ Es difícil ver a otras personas cruzando la calle en la intersección
- ▶ El Parque Gertrude Howes es un lugar importante para la comunidad

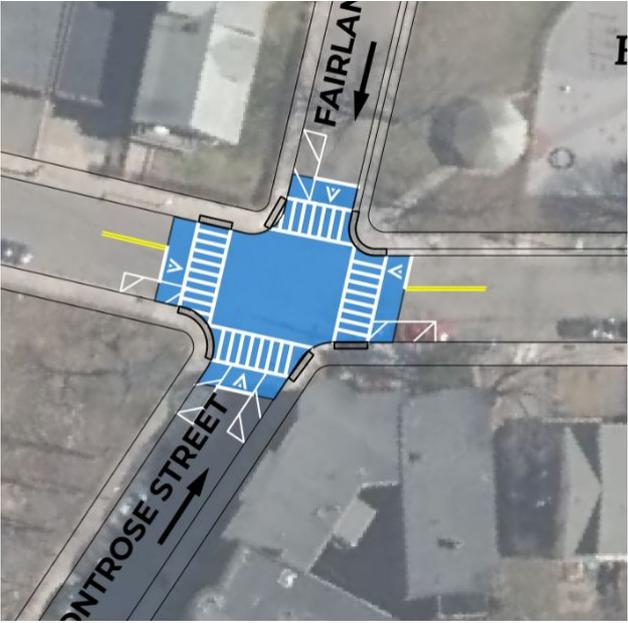


Compartimos dos ideas para Moreland a la Altura de Fairland

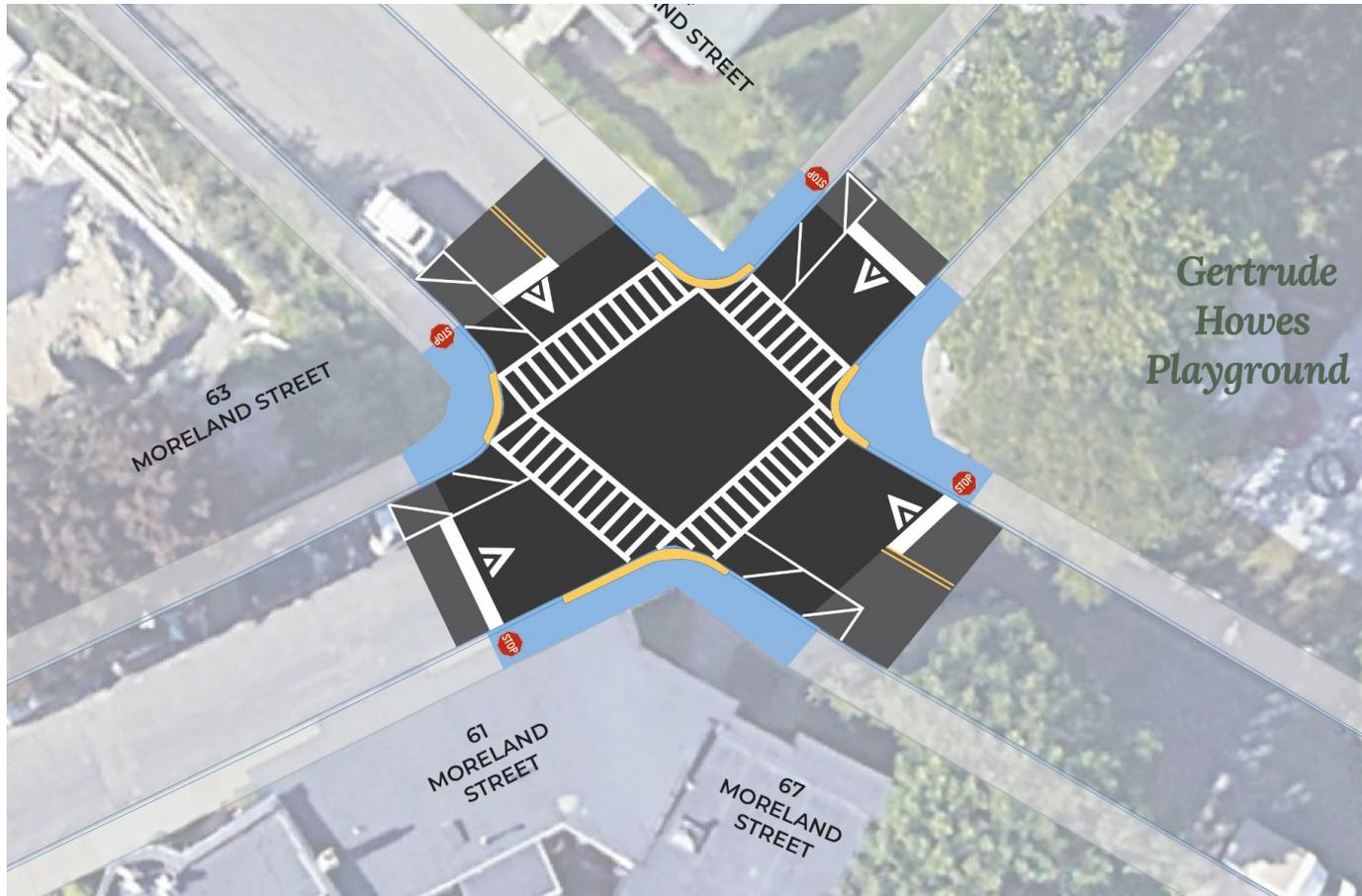
Opción A:
Extensiones de la curva



Opción B:
Intersección elevada

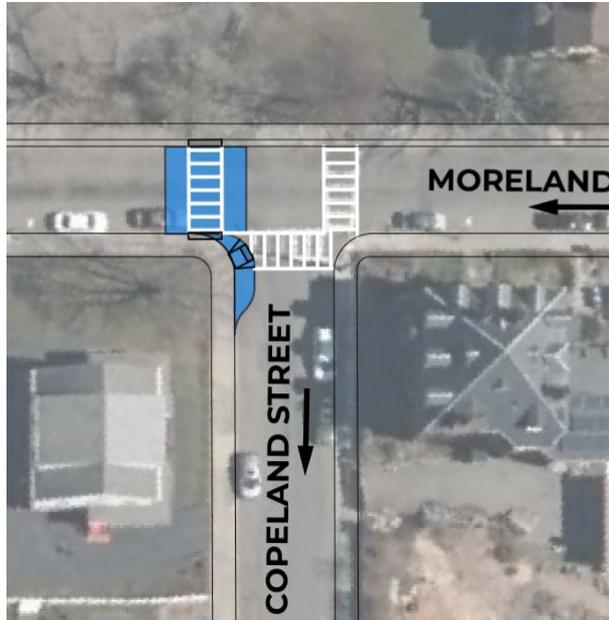


Diseño inicial: intersección elevada

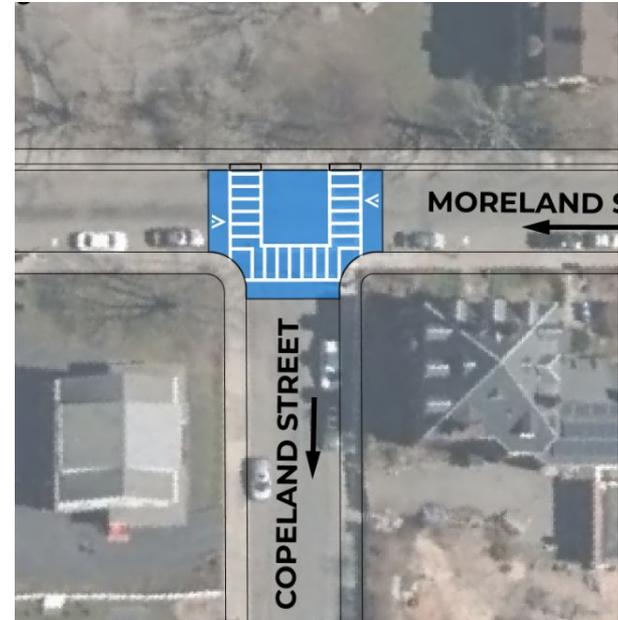


Acerca de estas intersecciones elevadas

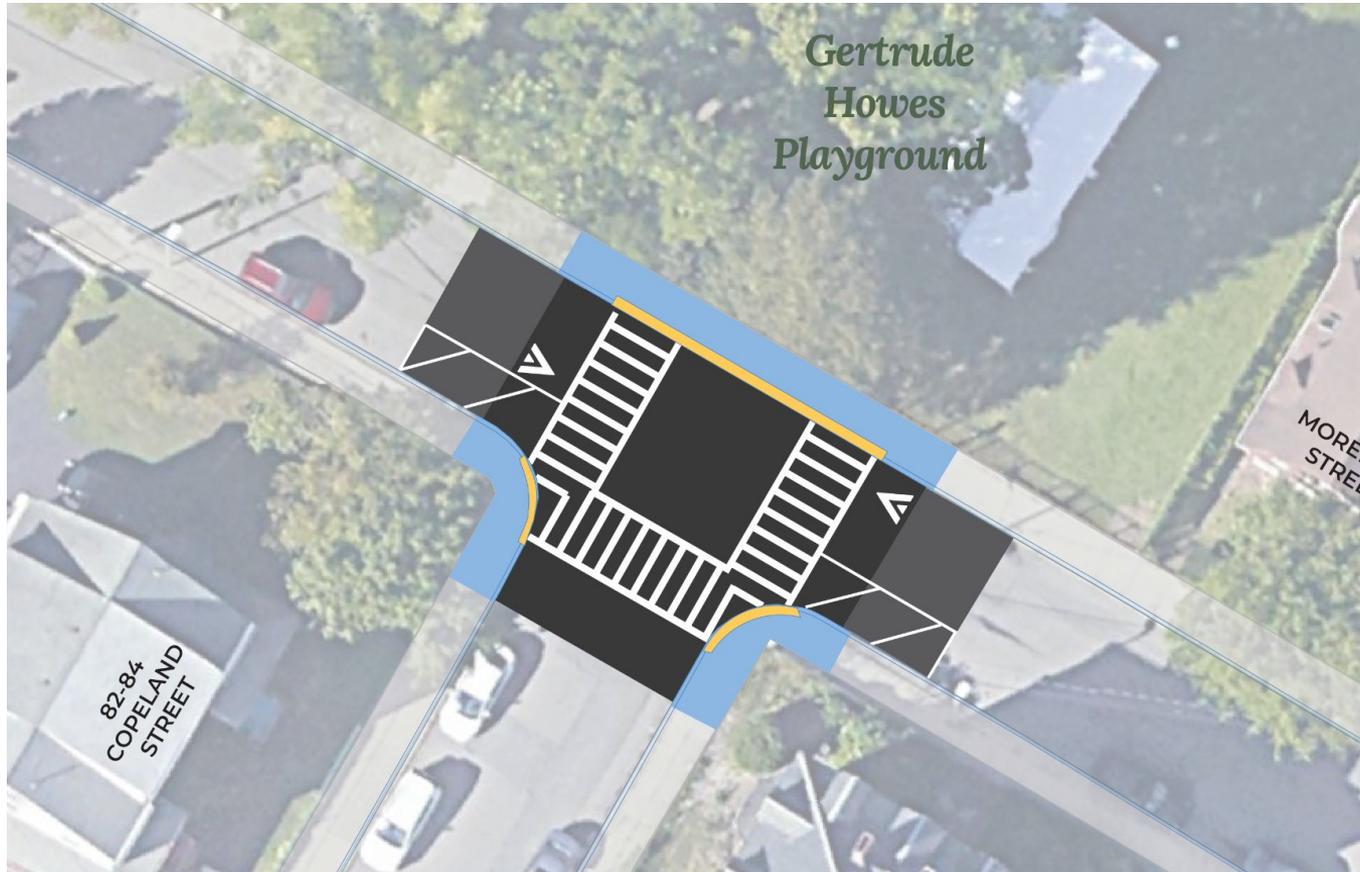
Opción A:
Cruces peatonales elevados



Opción B:
intersección elevada



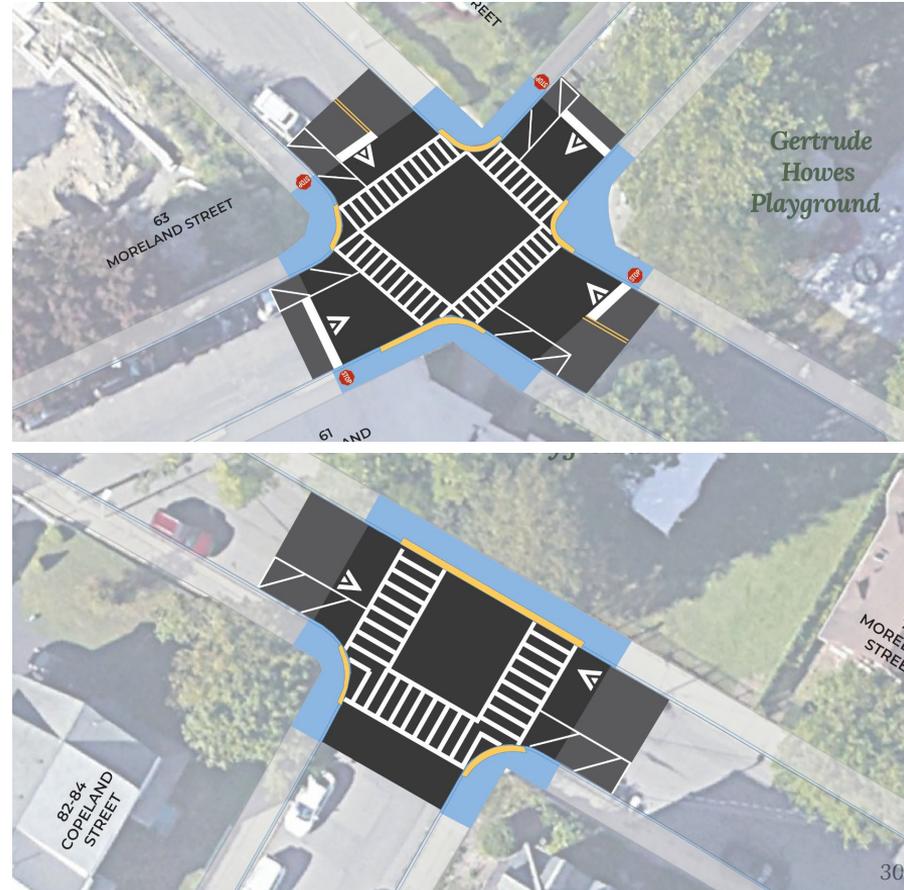
Diseño inicial: intersección elevada



Acerca de estas intersecciones elevadas

Para que estos cruces sean seguros para todos, tenemos que restringir el estacionamiento. Esto ayudará a que los conductores y los peatones se vean mutuamente.

- No podrá estacionar en el cruce peatonal.
- No se podrá estacionar acercándose a la intersección elevada en Moreland, Fairland y Montrose.

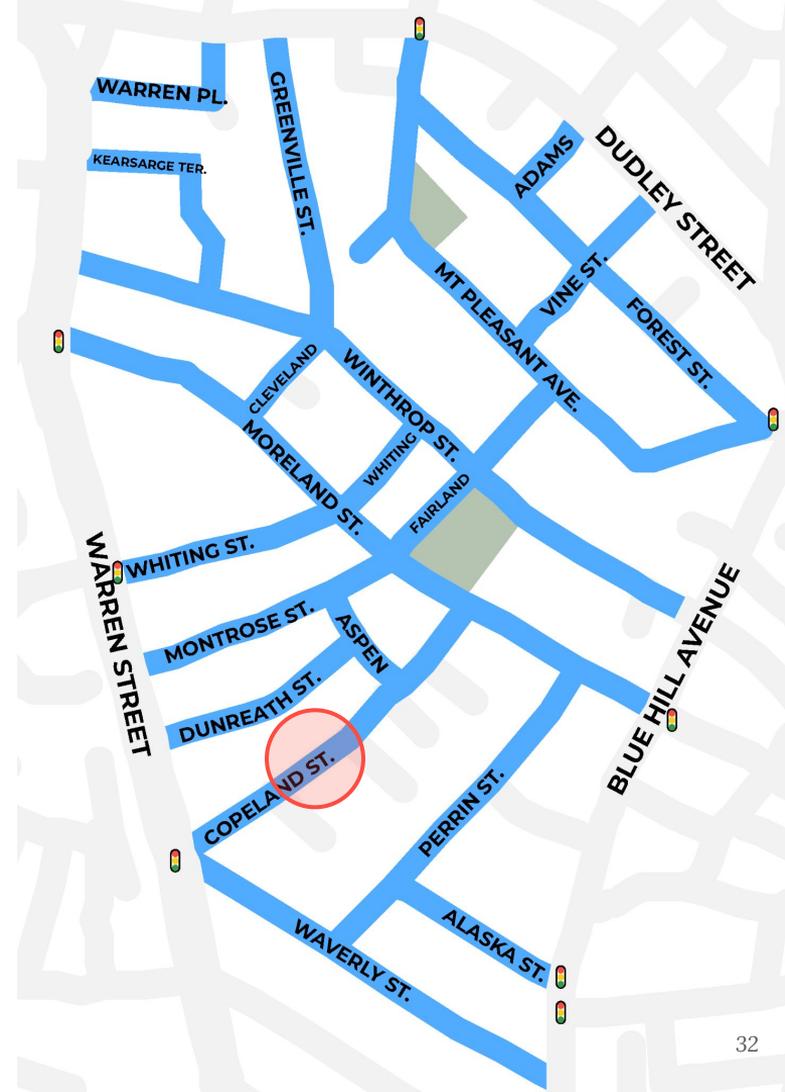




ÁREA DE ENFOQUE 2: COPELAND STREET

Nos enfocamos aquí porque:

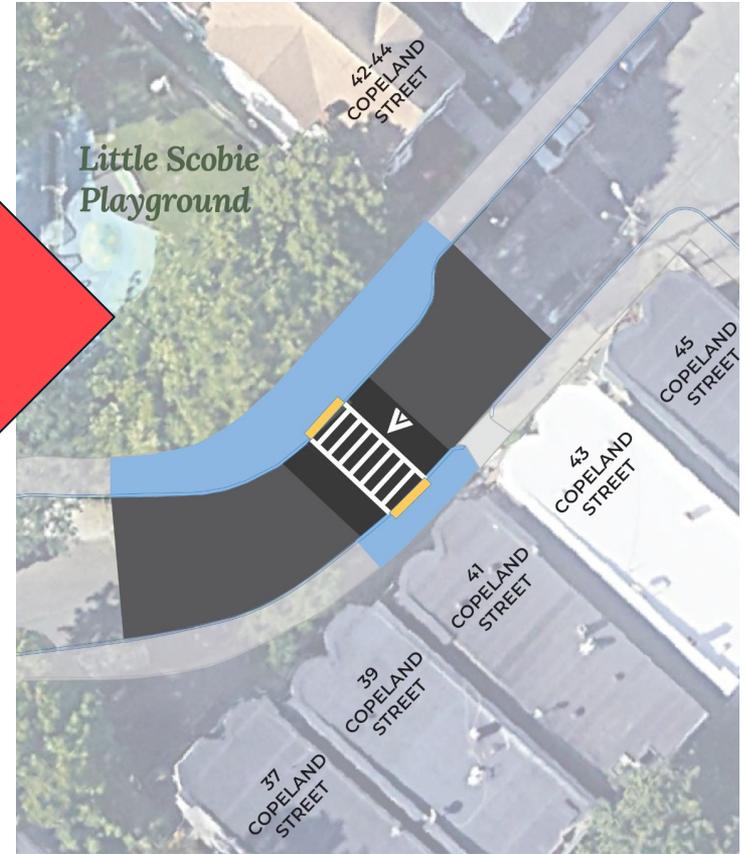
- ▶ Los conductores no pueden ver a la gente que cruza hacia el parque
- ▶ No hay cruce peatonal hacia el parque
- ▶ La curva de la calle causa problemas de visibilidad



Concepto

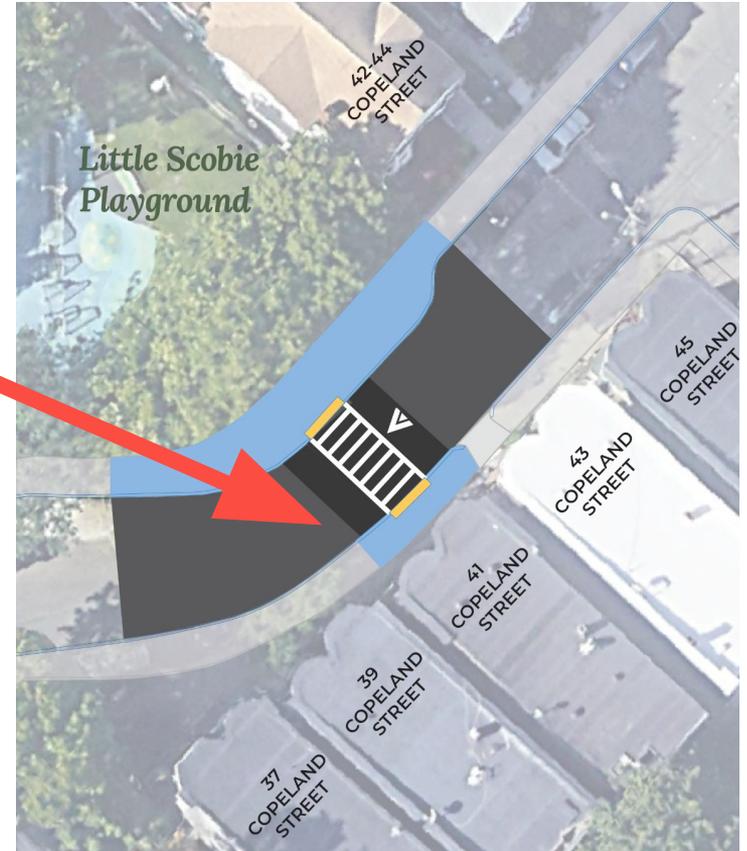


Diseño inicial



¿Qué ha cambiado?

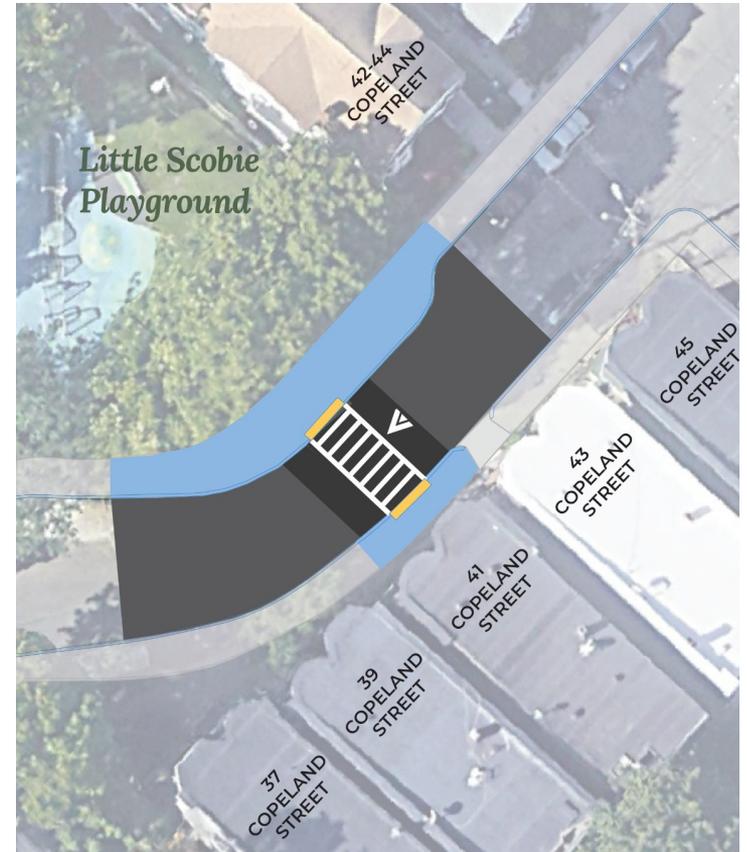
- ▶ No es posible añadir una segunda extensión de la curva en el lado este, frente a las residencias



Acerca del diseño de las cruces peatonales elevadas

Para que estos cruces sean seguros para todos, tenemos que restringir el estacionamiento. Esto ayudará a que los conductores y los peatones se vean mutuamente.

- No podrá estacionar en el cruce peatonal.
- No podrá estacionar en ambos lados de Copeland antes del cruce peatonal

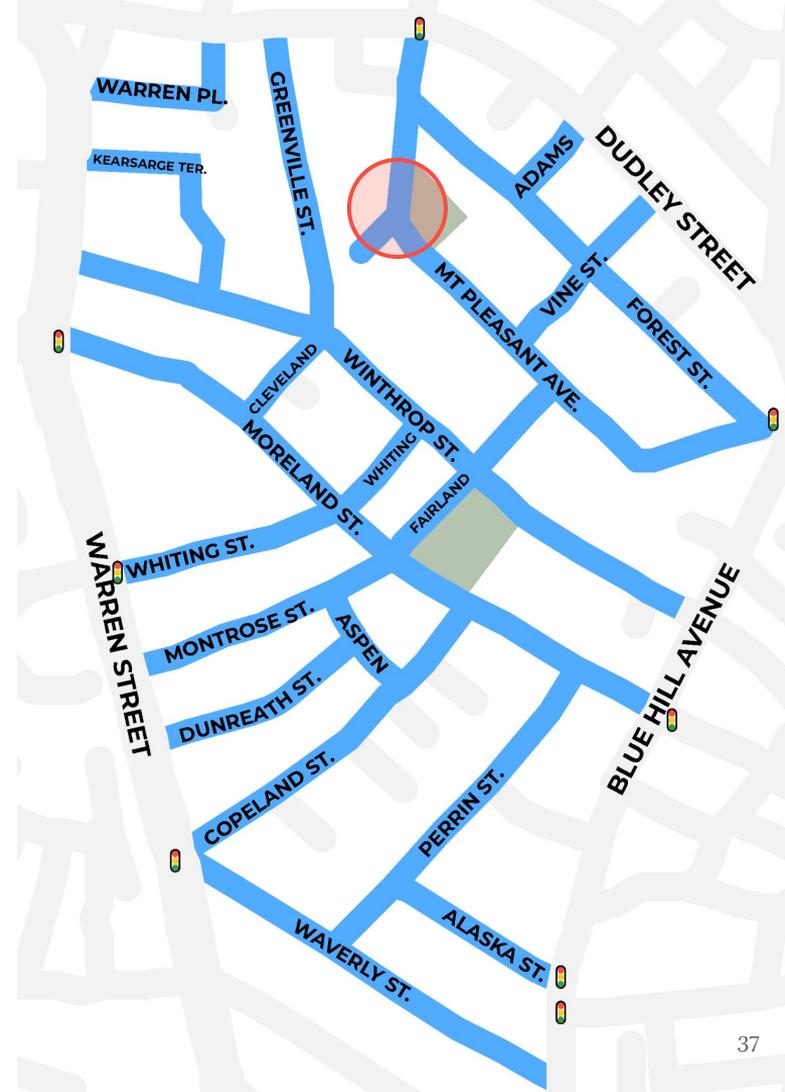




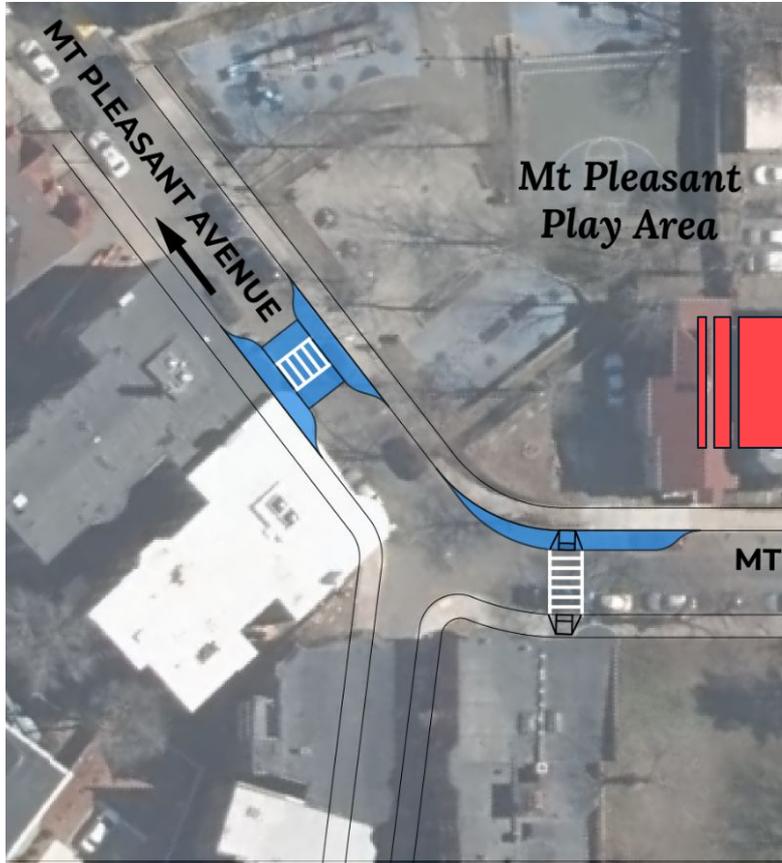
**ÁREA DE ENFOQUE 1:
Avenida Mt. Pleasant**

Nos enfocamos aquí porque:

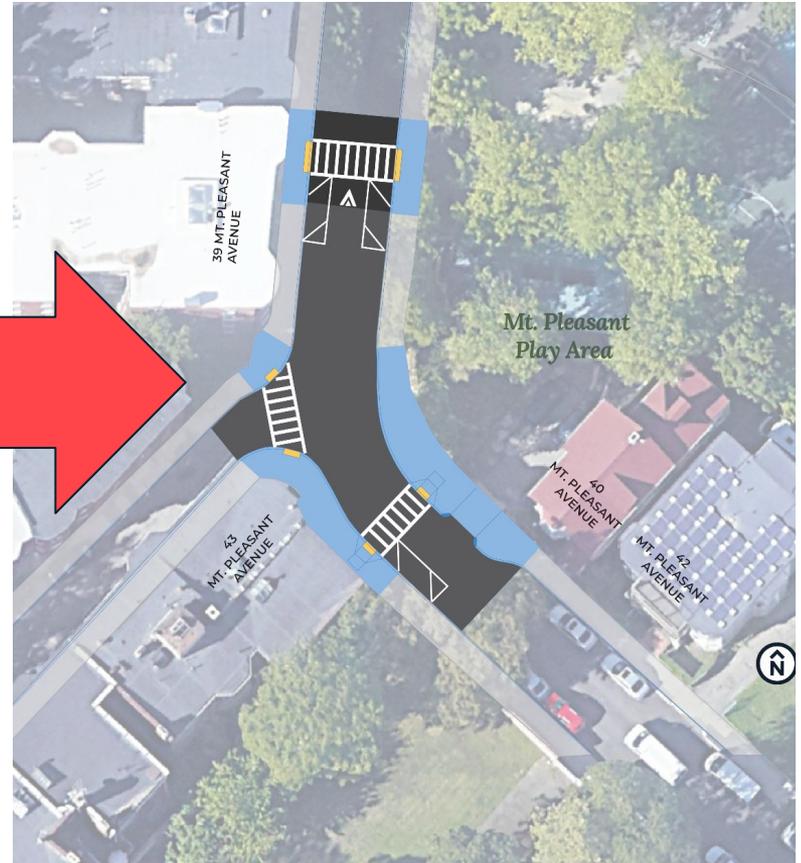
- ▶ Los conductores no pueden ver a la gente que cruza hacia el parque
- ▶ No hay cruce peatonal hacia el parque
- ▶ La curva de la calle causa problemas de visibilidad



Concepto

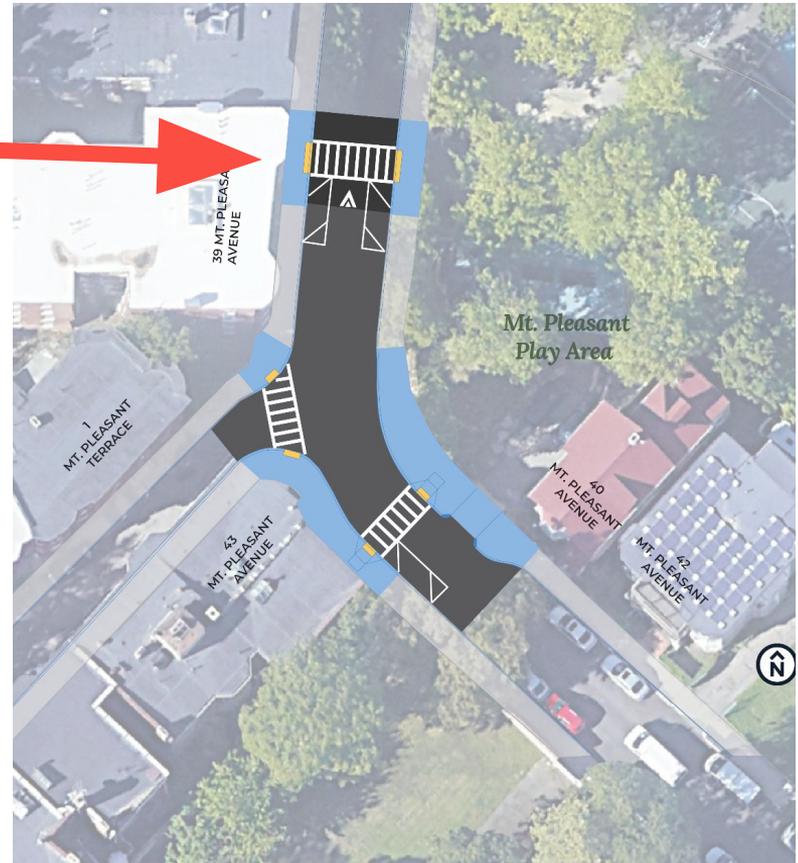


Diseño inicial



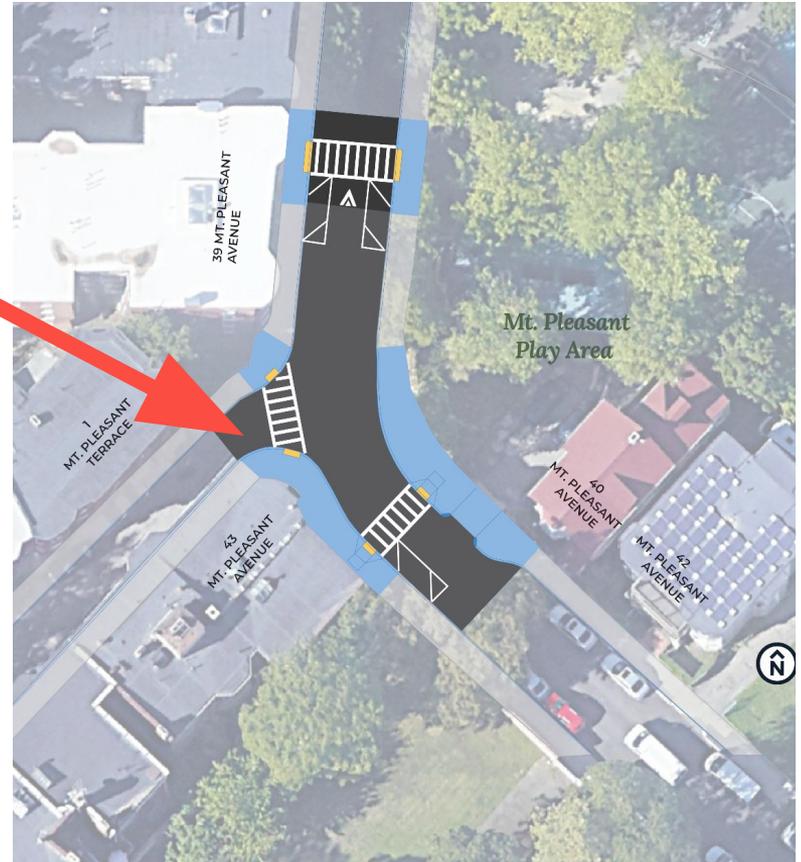
¿Qué ha cambiado?

- ▶ No es posible añadir extensiones de bordillo para el cruce peatonal



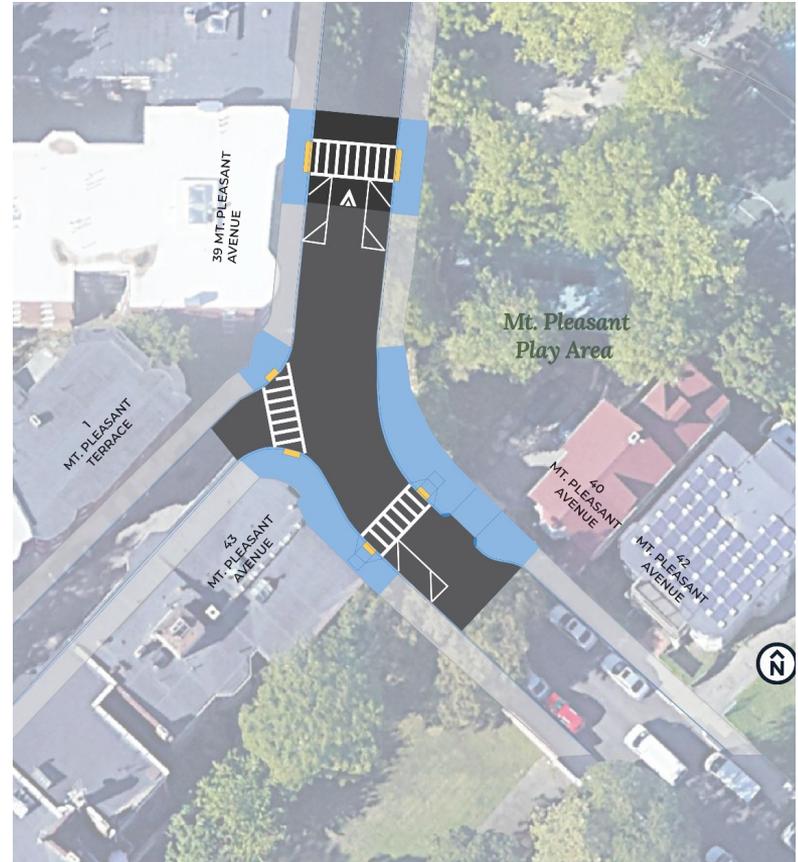
¿Qué ha cambiado?

- ▶ Reconstruiremos las rampas de la curva por Mt. Pleasant Terrace



Acerca del diseño de las cruces peatonales

- ▶ Para que estos cruces sean seguros para todos, tenemos que restringir el estacionamiento. Esto ayudará a que los conductores y los peatones se vean mutuamente.



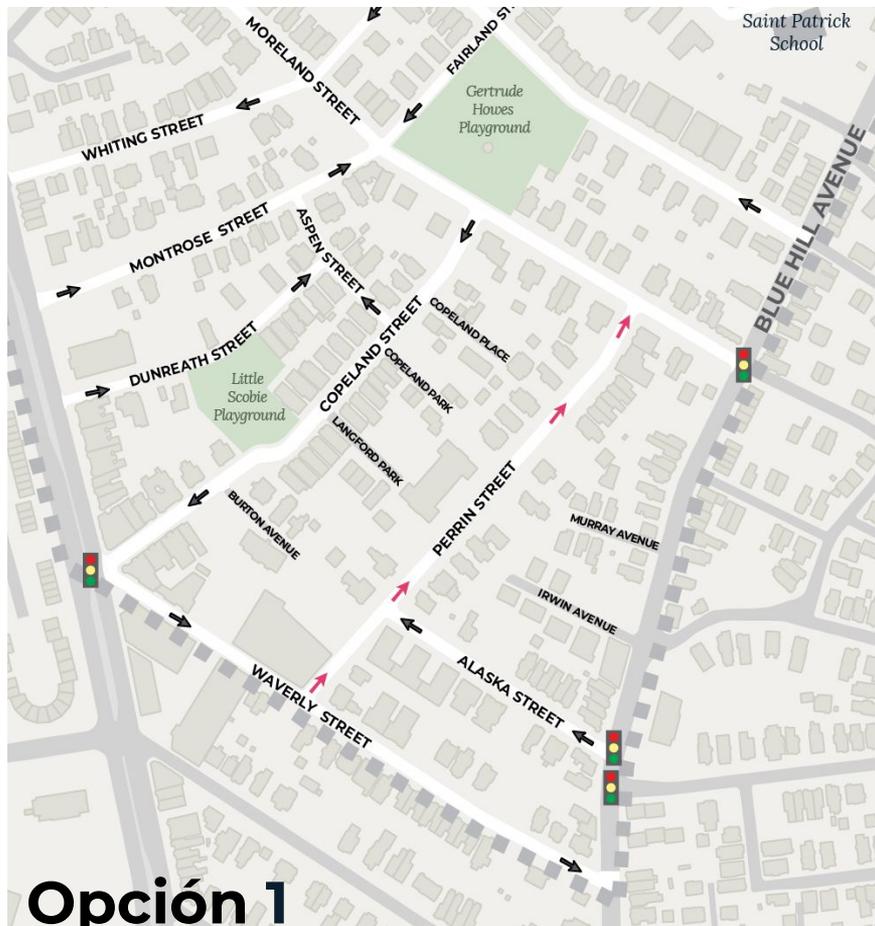


**CAMBIO DE DIRECCIÓN DE LA CALLE:
CALLE PERRIN**

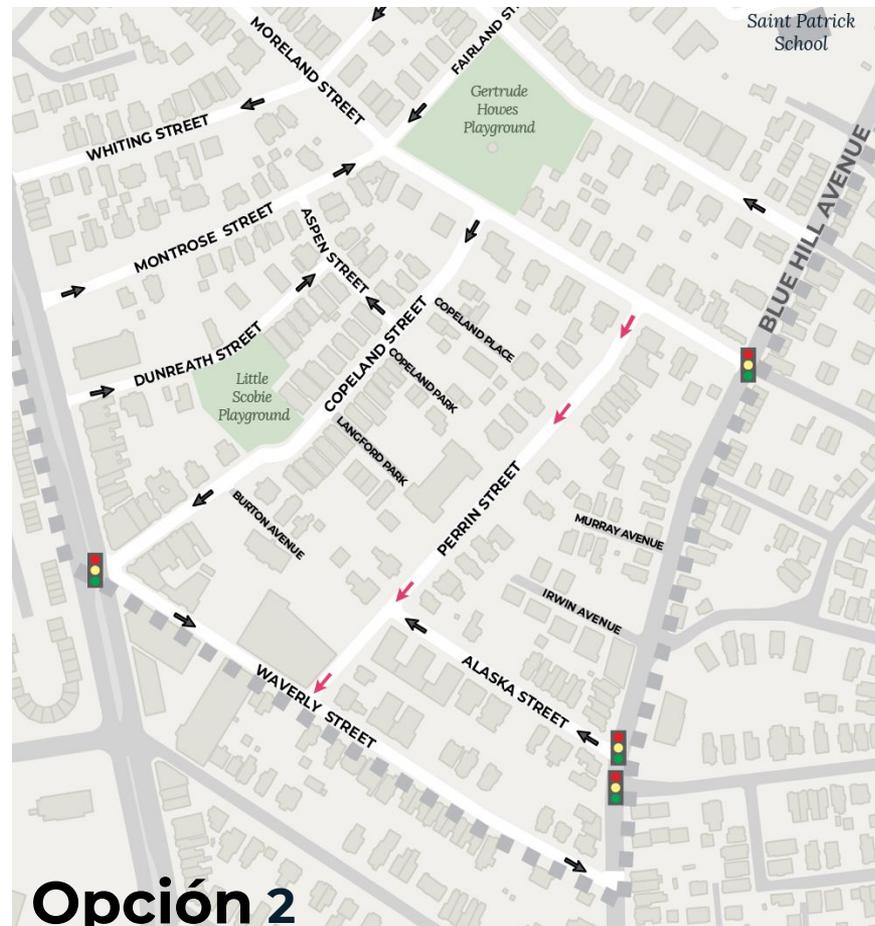
Hacer de Perrin calle de una sola mano.

Mucha gente nos ha preguntado acerca de esta idea. Hablemos del cómo!





Opción 1



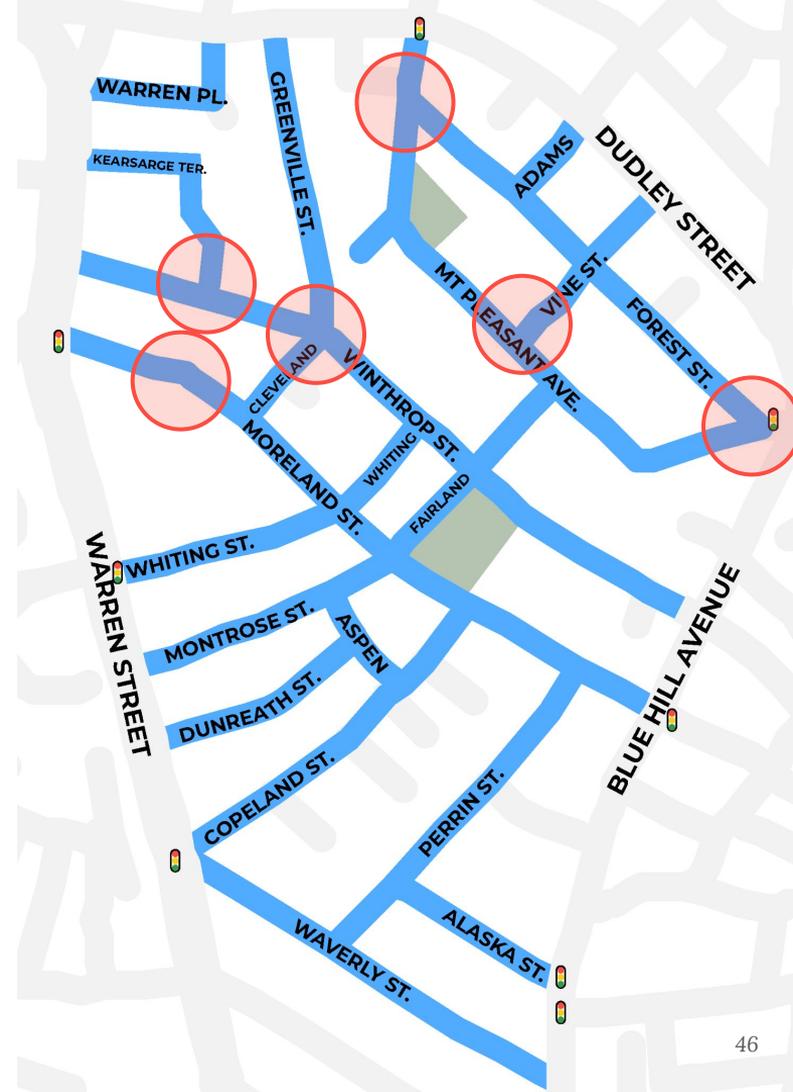
Opción 2



¿QUÉ SIGUE?

Tendremos otra reunión para discutir:

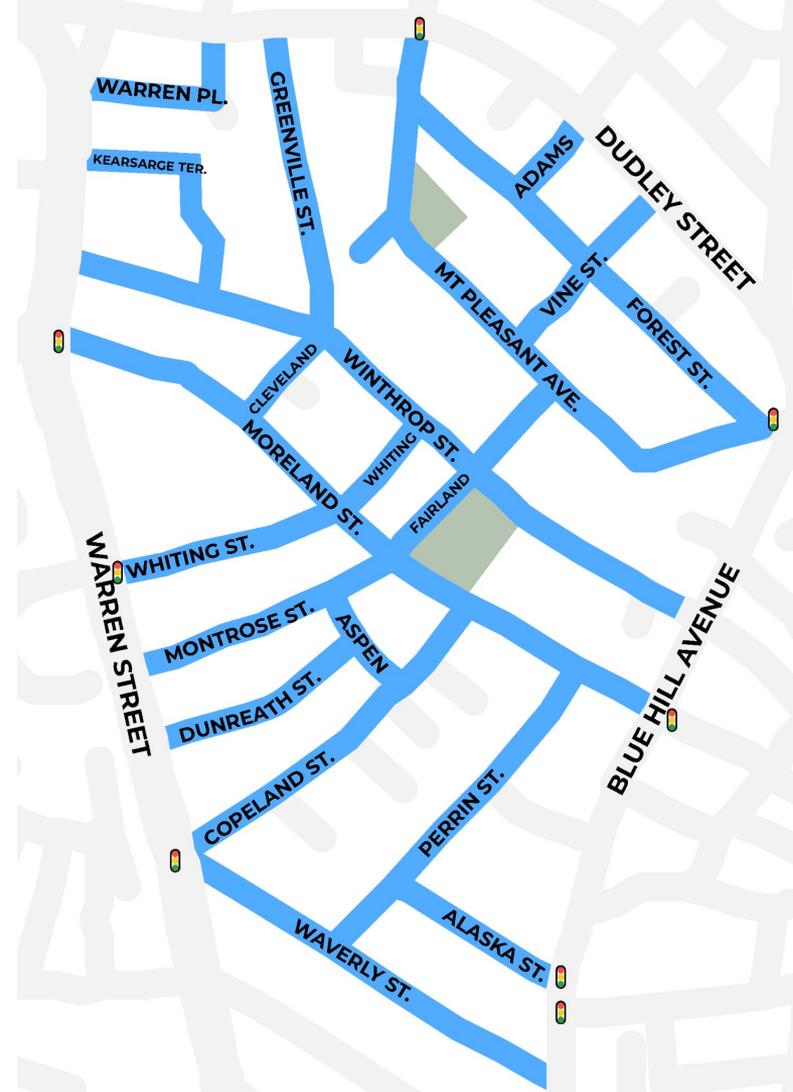
- ▶ Solicitudes para nuevos cruces peatonales
 - Exploración de dónde los cruces peatonales son posibles sin ingeniería avanzada
- ▶ Problemas de visibilidad en las intersecciones reportados
 - Revisar todas las ubicaciones que nos han enviado.



Necesitamos sus comentarios

¡Estos planes aún pueden cambiar!

- ▶ Asistir a nuestras "horas de oficina"
- ▶ Póngase en contacto por correo, correo electrónico o teléfono
- ▶ Comparta la información con sus vecinos



Introducción

Recopilar sus preocupaciones

Trabajo de campo

Explorar los Conceptos de Diseño

Dibujar y compartir conceptos para las áreas de enfoque

Draw up general concepts for zone

Compartir el plan de conceptos con usted

Estudio de ingeniería

AHORA- INVIERNO 2022

Confirmar que podemos construir estas ideas.
Investigaremos las ideas a través del proceso de ingeniería

Repasar cualquier cambio y cómo será el plan final

Finalizar el plan

Colaborar con otras agencias y departamentos de la ciudad a través de múltiples rondas de revisión del diseño

Preparar los planes de ingeniería para la construcción

Notificación de la construcción

Construcción

NO ANTES DE FINALES DEL VERANO DE 2022

Manténgase en contacto

- ▶ boston.gov/slow-streets/moreland
 - ▶ Suscríbese a las actualizaciones por correo electrónico
 - ▶ Obtener la información más reciente
- ▶ bit.ly/Slow-Streets-15
 - ▶ Haga una cita para charlar con nosotros
- ▶ slow.streets@boston.gov
- ▶ 617-635-1347